Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/7160

16. 05. 90

Sachgebiet 9512

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Faße, Sonntag-Wolgast, Daubertshäuser, Antretter, Bahr, Blunck, Duve, Kretkowski, Bamberg, Ewen, Gansel, Haar, Hasenfratz, Heyenn, Hiller (Lübeck), Ibrügger, Dr. Jens, Jungmann (Wittmoldt), Kastner, Dr. Kübler, Kuhlwein, Dr. Niese, Pauli, Tietjen, Zumkley, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Mehr Sicherheit beim Gefahrguttransport per Schiff

Der niederländische Frachter „Oostzee" ist am 18. Juli 1989 auf der Fahrt von Rotterdam nach Leningrad in der Deutschen Bucht in einen Sturm geraten. Die Ladung bestand unter anderem aus rd. 4 000 Fässern mit „Epichlorhydrin". Diese Flüssigkeit ist hochgiftig und brennbar. Die Fässer hatten eine Wanddicke von 1,2 mm, die für Güter von „hoher Gefährlichkeit" vorgeschrieben ist.

Ein Teil der Fässer war unsachgemäß gestaut. Die Fässer standen ohne Holzunterlage auf dem Zwischendeck. Zwischen den gefüllten Fässern befanden sich leere Fässer. Auch waren die Fässer nicht ordnungsgemäß verzurrt. Sie verrutschten im Sturm und wurden erheblich beschädigt. Einige Fässer schlugen leck und setzten Flüssigkeiten sowie unsichtbare gefährliche Gase frei.

Die gesamte 14köpfige Besatzung wurde mit Vergiftungserscheinungen in Krankenhäuser eingewiesen.

In einer umfangreichen und aufwendigen Bergungsaktion wurde in Zusammenarbeit mit Chemieexperten die „Oostzee" entsorgt. Bei dem Sicherungs- und Bergungspersonal kam es zu weiteren Vergiftungen.

Als Unfallursache wurde das unsachgemäße Verstauen der Fässer und damit menschliches Versagen ermittelt. Deutlich wurde aber auch, daß der Transport gefährlicher Güter auch im Seeverkehr zu erheblichen Gefährdungen für Menschen und Beeinträchtigung für die Umwelt führen kann. Der Transport von Gefahrgut auf dem Wasserweg muß deshalb sicherer gemacht werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, in Zukunft sicherzustellen, daß die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung bei allen Schiffen (einschließlich Fähren) mit gefährlichen Gütern über die Zusammensetzung der Ladung und über deren Fahrtroute ständig unterrichtet ist?

Wie soll darüber hinaus die notwendige Kontrolle gewährleistet werden?

2. Für welche gefährlichen Güter ist der Transport mit Fähren für die Güter- und Personenbeförderung verboten, und unter welchen Voraussetzungen können solche Transporte für welche gefährlichen Güter verboten werden?

3. Inwieweit will die Bundesregierung die Lotsenannahmepflicht bei der Beförderung gefährlicher Güter erweitern?

4. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für erforderlich, um die Sicherheit bei der Beförderung von verpacktem Gefahrgut (Stückgut) mit Seeschiffen auf den deutschen Seelotsrevieren zu erhöhen mit dem Ziel, den Schutz der Seeleute, der Küstenbewohner und der Umwelt zu verbessern?

5. Aus welchen Gründen besteht eine Lotsenannahmepflicht für Öl-, Gas- und Chemikalien-Tankschiffe, und aus welchen Gründen besteht diese Pflicht nicht für Schiffe, die besonders gefährliche Güter (beispielsweise Epichlorhydrin) in ortsbeweglichen Tanks, Fässern oder sonstigen Stückgutbehältnissen befördern?

6. Inwieweit soll diese Liste der Gefahrgüter, die bisher nur Massengut enthält, um verpackte Gefahrgüter erweitert, und welche gefährlichen Güter sollen in diese Liste zusätzlich einbezogen werden?

7. Kann die Bundesregierung in diesem Zusammenhang darüber Auskunft geben, wie die Deklarationspflicht, die nicht in allen Fällen das Reaktionsverhalten einiger gefährlicher Stoffe mit anderen gefährlichen oder ungefährlichen Stoffen (beispielsweise Epichlorhydrin mit Zink) berücksichtigt, zukünftig geregelt werden soll?

8. Welche Position vertritt die Bundesregierung in der Frage, wie die Bund/Länder-Kompetenzen bezüglich Vereinbarungen über technische Hilfeleistungen im Bereich der Unterelbe zu regeln sind?

9. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, um auch schwierigste Schadensfälle beim Schifftransport von Gefahrgut zu bewältigen?

   Inwieweit sollen Expertengruppen eingerichtet werden?

10. Was unternimmt die Bundesregierung, um bei der IMO (International Maritime Organisation) den dort vorliegenden Entwurf für ein Übereinkommen voranzubringen, damit eine Gefährdungshaftung des Reeders mit entsprechender Versicherungspflicht für Schäden aus der Gefahrgutverschiffung ausgewählter und in Stofflisten festgelegter Massen- und Stückgüter eingeführt wird – analog zur bestehenden Regelung bei Ölverschmutzungsschäden?

11. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung den Erlaß einer Hafensicherheitsverordnung für Bundeshäfen?

12. Inwieweit beabsichtigt die Bundesregierung, den Sachverständigenbeirat im Bundesministerium für Verkehr um eine Ökologin/einen Ökologen zu erweitern?

13. Inwieweit soll die Meldepflicht beim Gefahrguttransport durch eine Änderung der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung auf alle Stoffe des IMDG (International Maritime Dangerous Goods)-Codes ausgedehnt werden – wenn nein, warum nicht?

14. Inwieweit muß nach Auffassung der Bundesregierung der allgemein anerkannte Begriff „seemännische Praxis" als Regel für korrektes Stauen überprüft werden?

    Welche Erkenntnisse über neue Richtlinien für das Stauen und Sichern von Stückgut liegen darüber hinaus vor, die von der IMO verabschiedet werden sollten?

15. Mit welchem Ziel beabsichtigt die Bundesregierung, eine Überprüfung von schiffbaulichen Anforderungen einzuleiten – wenn nein, warum nicht?

16. Inwieweit muß nach Auffassung der Bundesregierung die MARPOL (Maritime Pollution, Internationales Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe)-Höchstmengenregelung, deren Anlage III noch nicht in Kraft ist, von wassergefährdenden Stoffen auf andere Gefahrgüter erweitert werden, und wie muß diese Anordnungsbefugnis unter Berücksichtigung der Gefährlichkeit des Stoffes und der technischen Ausstattung des Schiffes konkretisiert werden?

17. Wie will die Bundesregierung auf eine verbindliche Einführung und Überwachung der internationalen Regelungen über Unfallschutz auf Gefahrgutschiffen durch andere Regierungen hinwirken, und mit welchen Maßnahmen will sie dies erreichen?

Bonn, den 16. Mai 1990

Faße
Sonntag-Wolgast
Daubertshäuser
Antretter
Bahr
Blunck
Duve
Kretkowski
Bamberg
Ewen
Gansel
Haar
Hasenfratz
Heyenn
Hiller (Lübeck)
Ibrügger
Dr. Jens
Jungmann (Wittmoldt)
Kastner
Dr. Kübler
Kuhlwein
Dr. Niese
Pauli
Tietjen
Zumkley
Dr. Vogel und Fraktion

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333